STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 16914
18 juni
2015

Verkeersbesluit verruiming openingstijden spitsstroken A28 Zwolle-Zuid / aansluiting Ommen

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Vereiste van besluit

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn, in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), alsmede onderborden, voor zover daardoor een gebod of een verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wegenverkeerswet 1994 ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

Eerder genomen besluiten

Bij verkeersbesluit van 1 december 2004, nr RVJ 12436 is besloten om door plaatsing van de borden C23-01, C23-02 en C23-03 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels verkeerstekens (RVV 1990) de linkerrijstrook van de rijbanen van de A28 tussen km 92,200 (aansluiting Zwolle-Zuid) en km 98,300 (aansluiting Ommen) op werkdagen tussen 07.00 uur en 09.00 uur en tussen 16.00 uur en 19.00 uur aan te duiden als spitsstrook en door plaatsing van de borden A1 en A2 en de borden F3 en F4 van bijlage 1 van het RVV 1990 op de betreffende rijbanen gedurende die tijden een maximum snelheid van 70 km/u ur in te stellen en een verbod in te stellen voor vrachtauto's om motorvoertuigen in te halen. In dit verkeersbesluit is geen verkeersintensiteitscriterium voor de openstelling van de spitsstroken opgenomen.

Met het verkeersbesluit van 28 januari 2006 (kenmerk BBV 906) is het verkeersbesluit van 1 december 2004 (kenmerk RVJ 12436) ingetrokken, en is door het tonen van de borden C23-01, C23-02 en C23-03 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels verkeerstekens (RVV 1990) de linkerrijstrook van de rijbanen van de A28 tussen km 92,200 (aansluiting Zwolle-Zuid) en km 98,300 (aansluiting Ommen) op werkdagen tussen 07.00 uur en 09.00 uur en tussen 16.00 uur en 19.00 uur en in andere voorkomende gevallen aangeduid als spitsstrook en is door het tonen van de borden A1 en A2 en de borden F3 en F4 van bijlage 1 van het RVV 1990 op de betreffende rijbanen gedurende die tijden een maximumsnelheid van 80 km/uur ingesteld, alsmede een verbod voor vrachtauto's om motorvoertuigen in te halen. In dit verkeersbesluit is geen verkeersintensiteitscriterium voor de openstelling van de spitsstroken opgenomen.

In het Tracébesluit A28 Zwolle-Meppel van 10 januari 2009 is op beide rijbanen tussen km 92,36 en circa km 92,85 voorzien in het toevoegen van een spitsstrook en het aansluiten van de best aande spitsstroken op de beide linkerrijstroken ter hoogte van km 98,5.

In het verkeersbesluit Inhaalverbod voor vrachtauto's op diverse autosnelwegen in beheer bij het Rijkswaterstaat genomen op 16 juli 2014 (Stcrt. 2014, nr. 20746), waarvan het onderhavige traject onderdeel vormt, is het inhaalverbod opgeheven.

Motivering van het besluit

De spitsstroken zijn ingesteld om doorstroming van het verkeer te bevorderen, en een beter en efficiënter gebruik van de weg mogelijk te maken. Ook worden onveilige situaties voorkomen die in het geval van beginnende filevorming vaak ontstaan.

Bij dreigende filevorming worden deze stroken opengesteld door het tonen van de borden C23-01 en rijstrooklichten, zoals genoemd in artikel 73 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), waarbij tevens de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV1990 worden getoond met als maximumsnelheid 80 km/h. De veiligheid wordt gewaarborgd door camerabewaking, verlichting



en het verlagen van de toegestane maximum snelheid. Om vast te stellen dat filevorming dreigt, wordt de intensiteit op het wegvak gemeten. Als er op het wegvak een intensiteit van 2700 mvt/uur in een rijrichting wordt overschreden, zal de wegbeheerder controleren of de spitsstrook vrij is van obstakels en deze vervolgens in stroomopwaartse richting vrijgeven voor het verkeer. Ook is er de mogelijkheid om bij calamiteiten de spitsstroken vrij te geven.

Openstelling van de spitsstroken op het onderhavige traject kan alleen plaatsvinden binnen de venstertijden zoals opgenomen in het verkeersbesluit van 28 januari 2006 (kenmerk BBV 906). Deze venstertijden zijn voor de beide rijbanen op werkdagen tussen 07.00 uur en 09.00 uur en tussen 16.00 uur en 19.00 uur.

Gebleken is dat filevorming niet altijd kan worden voorkomen door binnen de geldende venstertijden de spitsstroken open te stellen. Oorzaken daarvan zijn de hoeveelheid vrachtverkeer, onevenwichtig gebruik van de rijstroken en soms een snelle toename in een paar minuten. In overleg met de Tweede kamer heb ik besloten de mogelijkheid te bieden om de spitsstroken open te stellen zonder de vaste venstertijden nog langer in acht te nemen.

Met inachtneming van het "Verkeersbesluit ten behoeve van de verruiming openstelling van rijstroken" van 5 december 2011, met nummer SDG/NW-2011/2353/118847 stel ik de spitsstroken open zodra de intensiteit meer bedraagt dan 1350 mvt/uur per rijstrook, dus 2700 mvt/uur per rijbaan, ongeacht het tijdstip.

Deze maatregel heeft tot doel de doorstroming te bevorderen en daarmee een efficiënter gebruik van de weg te realiseren. Een indirect effect van de maatregel is de verbetering van de verkeersveiligheid omdat de kans op filevorming minder is.

Bij de afweging van de belangen die samenhangen met dit besluit heb ik de mogelijke invloed van verruiming van de openstelling van de spitsstroken op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en natuur meegenomen.

Er is geen sprake van een verkeersaantrekkende werking, aangezien er geen alternatieve routes beschikbaar zijn en de filedruk buiten de huidige openingstijden beperkt is.

Geluid

De Wet milieubeheer, hoofdstuk 11, beoogt de omgeving te beschermen maar tegelijkertijd niet de mobiliteit te belemmeren. Geluidproductieplafonds bieden de beheerder van de weg een gewaarborgde geluidruimte die tevens het belang van mobiliteit dient. Het verkeer kan zich ontwikkelen zolang de geluidproductie daarvan onder het geldende plafond blijft.

Het geluidproductieplafond garandeert een bepaalde geluidbelasting bij de woning. Door de vaststelling van geluidproductieplafonds voor wegen, heeft de burger een waarborg dat die geluidbelasting op zijn woning niet overschreden zal worden. De vaststelling leidt ertoe dat over lange tijd bezien de geluidproductie in het referentiepunt gemiddeld genomen ongeveer gelijk blijft aan de heersende waarde bij invoering van de wet. Pas in geval van wijziging van een geluidproductieplafond kan ook de maximaal te ondervinden geluidbelasting op de woning veranderen. Dit kan slechts in een met waarborgen omklede procedure plaatsvinden. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek op woningniveau is daarbij een vereiste.

In het Akoestisch onderzoek Verruiming openingstijden spitsstroken A28 Zwolle (d . d . 7 oktober 2014) is nagegaan wat de invloed is van de voorgenomen wijzigingen op de omliggende referentiepunten. Daarbij is de geluidproductie in het zichtjaar 2015 voor de projectsituatie aan de heersende geluidproductieplafonds getoetst.

Uit de toetsing is gebleken dat de geluidproductie in de projectsituatie het geluidproductieplafond niet overschrijdt. De voorgenomen wijziging kan doorgevoerd worden zonder dat voor Rijkswaterstaat de verplichting bestaat om geluid reducerende maatregelen door te voeren.

Natuur

Voor het aspect natuur heeft onderzoek (Verruiming openingstijden spitsstroken (VOS) A28 - ASPECT NATUUR (d . d . 29 september 2014 , kenmerk 075777813:F – Definitief B02013.000186.0100) plaatsgevonden naar mogelijke effecten. Er is geen sprake van ruimtelijke ingrepen. De volgende storingsfactoren zijn als mogelijk relevant geselecteerd: Verzuring, vermesting, verontreiniging, verstoring door geluid, verstoring door verlichting en optische verstoring. Vooral omdat de maximum snelheid wordt verlaagd tijdens de openstelling van de spitsstroken en omdat de wegverlichting nu al brandt



tijdens de verwachte verruiming van de openstelling wordt uitgesloten dat zich effecten zullen voordoen voor de genoemde storingsfactoren.

Geen van de storingsfactoren zal toenemen als gevolg van verruimde openstellingstijden. Als gevolg daarvan worden er geen verbodsbepalingen ten aanzien van de Flora- en faunawet beschermde soorten overtreden.

Luchtkwaliteit

Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit wordt het volgende opgemerkt. Aangezien de etmaalintensiteiten niet of nauwelijks wijzigen, zullen ook de emissies van het wegverkeer niet of nauwelijks wijzigen. In de randen van de spits kan de maatregel de doorstroming van het verkeer juist bevorderen, hetgeen, in tegenstelling tot bij congestie, een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Ik verwacht dan ook dat het verkeersbesluit geen of nauwelijks effect zal hebben op de luchtkwaliteit.

Procedure en overleg

Het betrokken weggedeelte is in beheer bij het Rijk en is gelegen in de gemeente Zwolle. Met de betrokken gemeente heeft overleg plaats gevonden over dit verkeersbesluit.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de Politie Landelijke Eenheid Dienst Infra. Van hen is op 1 december 2014 instemming verkregen.

Het V erkeersbesluit is voorbereid met toepassing van de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp-verkeersbesluit met het akoestisch onderzoek en het natuuronderzoek heeft van 12 december 2014 tot en met 22 januari 2015 ter inzage gelegen.

Op het ontwerp-verkeersbesluit zijn twee zienswijzen binnengekomen. De reacties op de zienswijzen zijn opgenomen in een Nota van Antwoord die als bijlage bij dit besluit is gevoegd. De zienswijzen ge v en geen aanleiding om het besluit aan te passen ten opzichte van het ontwerp -verkeersbesluit .

De kennisgeving van het V erkeersbesluit zal voorafgaande aan de ter inzage legging worden geplaatst in de Staatscourant.

BESLUIT

Op grond van vorenstaande overwegingen besluit ik om:

a. de spitsstroken op beide rijbanen op de A28 van km 92,2 tot km 98,5 open te stellen voor verkeer, zodra de verkeersintensiteit op elke rijstrook van het wegvak waar deze stroken gelegen zijn, meer dan 1350 motorvoertuigen per uur per rijstrook bedraagt;

b. door het tonen van de borden model A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990 bij openstelling van de stroken een maximumsnelheid van 80 km/uur in te stellen en deze stroken open te stellen door het tonen van de borden C23-01 en rijstrooklichten, zoals genoemd in artikel 73 van het RVV 1990.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

namens deze,
hoofd Vergunningverlening Rijkswaterstaat Oost-Nederland,

ir. C. Jol

MEDEDELINGEN
Het verkeersbesluit A28 Zwolle-Zuid - Aansluiting Ommen ligt conform het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende zes weken ter inzage van 19 juni 2015 tot en met 30 juli 2015 op de volgende locaties:

- Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6 te Den Haag;
- Het stadskantoor van Zwolle, Lubeckplein 2 te Zwolle;
- Rijkswaterstaat District Oost-Nederland Noord, Ordelseweg 2 te Zwolle

U kunt het verkeersbesluit ook downloaden via www.platformparticipatie.nl

Beroep



Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag, waarop dit besluit ter inzage is gelegd, een beroepschrift worden ingediend bij de sector Bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift zijn woonplaats heeft.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

a) naam en adres van de indiener;
b) de dagtekening;
c) vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
d) de opgave van de redenen, waarom men zich niet met het besluit kan

verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift tevens een fotokopie te worden gevoegd van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen.

Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van voornoemde Rechtbank

Het verzoek dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

a) de naam en het adres van de verzoeker;
b) de dagtekening;
c) vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en datum en nummer of kenmerk van het besluit en de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het beroepschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een afschrift van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft, overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een fotokopie gevoegd van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoek om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. De griffier van de betrokken Rechtbank wijst de verzoeker na indiening van diens verzoek op de verschuldigdheid van het griffierecht en bericht de verzoeker binnen welke termijn en op welke wijze het verschuldigde griffierecht moet worden voldaan

Een beroepsschrift kan ook langs elektronische weg worden ingediend via de site http://loket.rechtsraak.nl/bestuursrecht. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de site voor de precieze voorwaarden.

Nadere informatie
Voor vragen en/of nadere informatie over de inhoud van het verkeersbesluit kunt u contact opnemen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 of kijken op www.rijkswaterstaat.nl

Voor vragen over de beroepsprocedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4568999.

Nota van Antwoord **Bijlage**

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Verruiming openingstijden spitsstroken A28 Zwolle-Zuid - Aansluiting Ommen.

Datum **8 juni 2015**

Status **DEFINITIEF**

Inleiding
Op 11 december 2014 is het Ontwerp-verkeersbesluit verruiming openingstijden spitsstroken A28 Zwolle-Zuid - Aansluiting Ommen gepubliceerd in de Staatscourant. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 12 december 2014 tot en met 22 januari 2015 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Publieksparticipatie. Op het voornemen zijn twee zienswijzen binnengekomen. In deze nota van antwoord zijn de zienswijzen die op het ontwerp-verkeersbesluit zijn ingediend en de antwoorden daarop per inspreker ingedeeld.

Zienswijze nummer 1:
Inspreker begrijpt het ruimer stellen van de openingstijden voor spitsstrook en kan het waarderen, en staat er ook achter.

Inspreker ziet graag een aanvullende maatregel op het beïnvloeden van het gedrag van automobilisten.

Naar het inzicht van inspreker houdt praktisch niemand zich aan de voorgeschreven snelheid bij de weinige controles (zoals nu). De 80km/uur wordt standaard genegeerd en een grote groep bestuurders vinden de 100km/uur ook te laag. Zelf rijd inspreker dagelijks (op zijn speed-control 100km/uur) van Zwolle Centrum richting Amersfoort en visa versa en dagelijks ontstaan er levensgevaarlijke situaties doordat de maximum snelheid massaal genegeerd wordt.

Een welkome aanvulling op dit traject zou volgens inspreker zijn een dynamische snelheidstraject controle, zoals bij Utrecht A12 de 80km/uur op de parallelweg en de 100km/uur op de rijksweg. Ook andere traject controles op A28, A10, A1, etc. hebben op het rijgedrag een positieve uitwerking. Volgens inspreker vertonen automobilisten vertonen hier een rustig rijgedrag, de veiligheid neemt aanzienlijk toe en iedereen accepteert het.

Naar het inzicht van inspreker en alles overziende kunnen de inkomsten van de snelheidsboetes ten goede komen aan de gemeente Zwolle, zodat naast het reduceren van de overlast direct in de omgeving van de A28, de veiligheid toeneemt, de schade afneemt en het budget van de gemeente wordt aangevuld. Een ieder in de regio gemeente Zwolle profiteert van het overheidsbeleid hetgeen een win-win- situatie betekent.

Antwoord:
Het handhaven van de maximum snelheid op autosnelwegen is een taak van de Politie. Een trajectcontrolesysteem is, door de vele op- en afritten, meettechnisch gezien moeilijk realiseerbaar. Uit een door RWS uitgevoerde analyse van de gegevens van de afgelopen jaren blijkt dat op de A28 het risico op een ongeval laag is.

Uit een door RWS uitgevoerde analyse van de snelheidsbeelden blijkt dat de mate waarin de maximum snelheid wordt overschreden gering is.

Om deze redenen achten Politie en RWS een trajectcontrolesysteem niet zinvol.

De inkomsten van de snelheidsboetes op rijkswegen komen niet ten goede aan de gemeente Zwolle, maar aan het Rijk.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp-verkeersbesluit aan te passen.

Zienswijze nummer 2:
Verkeersveiligheid.

De verlaging van de snelheid heeft volgens inspreker een averechts effect omdat het traject deel uitmaakt van de snelle verbinding tussen Noord Nederland en de zuidelijker gelegen delen. Bij de locaties Hoevelaken, Utrecht en Arnhem mag men 100 km/u. Bij Zwolle (slechts) 80. Gevoelsmatig is dat voor velen een kruipspoorsnelheid.

Insprekers ervaring is dat de snelheidsbeperking slechts beperkt in acht wordt genomen. Vooral vrachtauto's hebben de neiging de hun toegestane 90 km/u aan te houden waardoor automobilisten zich opgeduwd en onveilig gaan voelen. Daardoor zijn ze geneigd toch ook maar in ieder geval 90 km/u aan te houden.

Aangezien de nodige politiecapaciteit om te controleren ontbreekt, lijkt het volgens inspreker verstandig om trajectcontrole in te voeren. Inspreker refereert hierbij aan het traject Waterberg-Duiven, overigens een weggedeelte waar 100 km/u is toegestaan. De trajectcontrole levert volgens inspreker een veel rustiger en veiliger verkeersbeeld op.

Antwoord:
Het handhaven van de maximum snelheid op autosnelwegen is een taak van de Politie. Een trajectcontrolesysteem is, door de vele op- en afritten, meettechnisch gezien moeilijk realiseerbaar. Uit een door RWS uitgevoerde analyse van de gegevens van de afgelopen jaren blijkt dat op de A28 het risico op een ongeval laag is. Uit een door RWS uitgevoerde analyse van de snelheidsbeelden blijkt dat de mate waarin de maximum snelheid wordt overschreden gering is.

Om deze redenen achten Politie en RWS een trajectcontrolesysteem niet zinvol.

De maximum snelheid van 80 km/h bij geopende spitsstrook in het stedelijk gebied van Zwolle is nodig vanwege de beperkte breedte van de spitsstrook aan de linkerzijde van beide rijbanen. Bij de andere door de inspreker genoemde spitsstroken is de breedte groter, zodat daar gedurende de periode dat deze spitsstroken open zijn, een hogere maximum snelheid van 100 km/h geldt.



Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp-verkeersbesluit aan te passen.